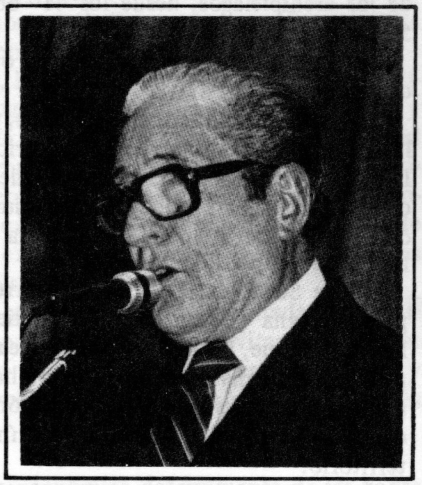
ASPECTOS GEOPOLITICOS Y ECONOMICOS EN LAS RELACIONES CHILENO – ARGENTINAS

VISION DE LA CONFERENCIA QUE CON FECHA 12 DE AGOSTO DE 1982 DICTARA EN EL EDIFICIO DIEGO PORTALES A LOS MIEMBROS DE LA ACADEMIA DE HISTORIA MILITAR E INVITADOS ESPECIALES.



Abogado Historiador, Guillermo Izquierdo Araya, Profesor de Historia General y Derecho en la Academia de Guerra del Ejército y de la Fuerza Aérea entre 1935 y 1940, Miembro de Número de la Academia Chilena de la Historia.

UNIVERSIDAD CATOLICA DE CHILE
BIBLIOTECA
ESCUELA DE EDUCACION

En materia de geografía, juegan varios factores que le dan seguridad a los problemas geoeconómicos.Uno de ellos, en el caso de Chile, es la conformación de su territorio: una faja angosta que se alarga desmesuradamente desde el paralelo 18° lat. sur. Me refiero sólo a Chile continental.

Esta conformación territorial origina muchos problemas. Pondremos énfasis en uno de ellos, que dice relación con Argentina.

La forma de nuestro territorio hay que considerarla en relación a su posición o situación geográfica. Ello determina que nuestro país tenga frente al Pacífico un litoral que supera los 4.500 kilómetros de longitud y sea dueño de un mar de incalculables proyecciones.

Es necesario meditar sobre este primer factor geográfico en el destino de Chile. Benjamín Subercaseaux, en su "Loca Geografía", refiriéndose a esta forma tan singular del territorio de Chile, nos dice:

"La tierra de Chile es angosta. Hay regiones en que basta subir a un monte para poder abarcarlo con la vista desde la cordillera hasta el océano.

Si el mar quedara en seco, podríamos bajar desde una altura de 4 mil metros en la cordillera, hasta una profundidad de 3 mil metros en el mar, sin haber recorrido más de 150 kilómetros, en línea recta, entre la frontera y el fondo del Pacífico (a la altura de Illapel).

Luego, esta tierra, a más de angosta, es larga: se prolonga interminablemente hacia el sur; oscila un poco, tan pronto al oeste como el este; se quiebra más abajo en forma inverosímil; se inclina un tanto al oriente y después de una carrera enloquecida a través de 38 paralelos, se agudiza y termina en un punto: Horn, una pequeña isla negra y rocosa azotada por las tempestades en el extremo más austral del mundo.

Visto el mapa de América, Chile aparece como un largo ribete amarillo que bordea a la Argentina por el Oeste. Se diría una simple coquetería cartográfica para que las fronteras de ese país no se mojen en las aguas heladas del Pacífico".

Lo que Subercaseaux no dijo o se le olvidó decir, es que esta forma del territorio chileno, tan exageradamente larga y tan angosta, es única en el mundo. El mapa no exhibe nada parecido.

Por su parte, Salvador Reyes comenta:

"La extraña conformación del territorio chileno ofrece muchas ventajas, pero también algunos inconvenientes. Un país menos alargado que el nuestro forma con facilidad un núcleo. En cambio nosotros tenemos el problema de los extremos territoriales que se nos escapan, como puntas de flechas, para ir a clavarse en las inmediaciones del trópico y en el polo mismo. Disparadas así, esas puntas huyen, se aventuran en ambientes muy ajenos a la metrópoli y se hacen, a veces, difíciles de controlar".

El autor plantea aquí el problema de los extremos, es decir, lo que es hoy la I Región y parte de la II, en el norte.

El otro extremo, en el sur, corresponde a la zona de los archipiélagos, desde los 41º 66 lat. sur y los 56º lat. sur.

Dos mil kilómetros separan, más o menos, a estas dos zonas extremas.

Un avión LAN, hace algunos años, unió en un vuelo sin escalas, Punta Arenas con Arica en 10 horas. Por la vía marítima, una moto-nave demora los 7 días de la semana, para unir estas dos ciudades extremas de Chile; es decir, lo que demora la misma nave en atravesar el Atlántico.

Desde Santiago al sur las vías terrestres (carretera panamericana y ferrocarril) se detienen en Puerto Montt, porque, hasta hace pocas décadas pareció imposible seguir más al sur; el chileno había renunciado a la tarea de construir la prolongación ferroviaria o la carretera longitudinal por la inverosímil geografía del territorio.

Desde Santiago al norte sólo existió, hasta 1915, la vía marítima desde Valparaíso que hace escala en los distintos puertos del litoral chileno. En el año indicado comenzó a funcionar el longitudinal norte hasta Iquique y muchos años después, en la década de 1930, se iniciaron los vuelos de Línea Aérea Nacional.

Así vivió Chile hasta hace pocos años. El progreso tecnológico ha salvado, en parte, este aislamiento de los extremos, mediante el uso progresivo de la vía aérea, tanto al norte como al sur. Además, la carretera panamericana desde Arica a Quellón en Chiloé, ha significado un progreso evidente. Finalmente, en estos últimos años se ha proseguido la construcción de la carretera austral que, en definitiva, unirá por tierra la ciudad de Puerto Mont con Coihaique y que seguirá más al sur, hasta la zona del Lago Cochrane. Es un atrevido desafío a la naturaleza que nos independizará de Argentina en el campo de las comunicaciones.

Desde el punto de vista económico, desde luego, el Norte Grande (I y II Regiones), aporta, al presupuesto de divisas de la nación, entre el 46 y 48º/o, es decir, que por cada 100 millones de dólares que ingresan a Chile por sus exportaciones, 46 a 48 millones los aporta esta Zona.

La minería ha sido invariablemente, en esta región, la principal actividad productora. Entre los yacimientos metálicos figuran el cobre, el salitre, el hierro y la plata. Esta última tuvo importancia en el siglo pasado. Después de la Guerra del Pacífico, Chile pasó a ser dueño exclusivo de la explotación salitrera y mantuvo el monopolio mundial hasta el descubrimiento y uso del salitre artificial (sintético), apresurado por el bloqueo marítimo impuesto por los aliados a los Imperios Centrales (Alemania y Austria-Hungría) en la Primera Guerra Mundial.

La explotación salitrera significó en su pleno auge, el factor del desarrollo poblacional de la pampa y modificación del paisaje. Para el país fue la principal fuente de entrada.

Con la decadencia de la industria salitrera, tomó importancia decisiva la explotación del cobre, especialmente desde 1915 con el comienzo de la explotación del asiento minero de Chuquicamata, el más grande del mundo. Los yacimientos no metálicos más importantes son las solfataras (azufre), borateras (bórax) y sal común en algunos salares.

En años recientes se ha desarrollado espectacularmente la industria pesquera que hoy coloca a Chile en los primeros lugares de la producción de la pesca industrial. El Norte Grande participa con el 16º/o de la producción de harina de pescado y el 20º/o en conservas.

Todo esto con relación a la región extrema del norte.

Otro tanto cabe decir del extremo austral, particularmente de la XII región. Describiendo el medio físico de la región, dice el libro de la CORFO, lo siguiente:

"Al sur de los 41º sur, cientos de islas flotan cual bajeles sin rumbo, como si el caos se hubiera posesionado definitivamente de la tierra. Los canales y algunos mares interiores alargados son los únicos elementos que para bien de las comunicaciones ordenan un poco esta fragmentada geografía".

La primera explotación económica fue la del oro en lavaderos. Una ola de población flotante de chilenos, argentinos y europeos llegaba a establecerse por temporadas para producir oro en los lavaderos de Tierra del Fuego. Estos laboreos fueron efímeros, pero en 1885 se descubrieron los placeres auríferos en las más australes islas, al sur del Beagle en Navarino, Picton, Lenox y Nueva.

A comienzos del presente siglo comenzó el ensayo de la ganadería ovina. Las primeras importaciones de ganado ovejuno traído de las Malvinas (1876), alem… a los extranjeros que la comenzaron; el rotundo éx… to transformó a Magallanes en zona ganadera por e… celencia. A mediados de este siglo (1950), la pobl… ción ganadera en el rubro ovino, fue de 3 millones d… cabezas, lo que representó poco más del 50º/o del t… tal del país. Se calcula que en sus comienzos (188… el total de cabezas alcanzaba a unas 40 mil.

En la explotación ganadera se ha preferido la e… plotación estanciera, de las grandes estancias con m… chos miles de hectáreas (sobre 25 mil). La Patagon… ocupa el primer lugar en la producción y exportaci… de lana. Una derivación importante de la ganade… magallánica es la carne. La primera planta se insta… en Río Seco (Tierra del Fuego) en 1905; la segun… en Puerto Sara, en el continente (1908); la tercera …

Puerto Bories (1919); la cuarta en Puerto Natales y la quinta en Tres Puentes. Muchas alternativas ha tenido esta actividad. En sus mejores tiempos esta industria atrajo ganado argentino, pero la política proteccionista impuesta por el vecino país, malogró este aporte para la mantención y desarrollo de esta importante actividad industrial. La exportación de carne frigorizada de la zona austral ocupó el 4º lugar después del cobre, del nitrato y del hierro.

La segunda fuente de riqueza en Magallanes es el petróleo. Dos días antes de finalizar el año 1945, el primer pozo productivo perforado, convenció al país que la zona austral guarda importantes mantos petrolíferos. Desde los inicios de esta actividad y después de 35 años, la zona austral ha afianzado esta explotación. La política de la ENAP de prospectar en el estrecho con el programa "Costa Afuera", demuestra la eficacia de este plan, pues están surgiendo pozos surtidores que han contribuido a detener el descenso de la producción. Casi la totalidad del petróleo de Magallanes (97º/o) se transporta al centro del país para ser tratado en las refinerías de Concón y de Talcahuano. El resto (3º/o) se refina en Manantiales para abastecer las necesidades de la XII Región.

Debemos insistir en que la explotación de la riqueza petrolífera implica para Magallanes un impulso económico que cambiará sustancialmente la fisonomía del establecimiento humano en la vecindad del estrecho.

También se perfila la explotación del carbón que puede llegar a ser una importante industria petro-carbo-química. El carbón de Magallanes se encuentra en cantidades abundantes; las reservas de lignita se calculan en 350 millones de toneladas, pero es de calidad inferior. Sin embargo, la política de la OPEP en el mercado mundial del petróleo, ha contribuido a cambiar las circunstancias del mercado, las que, según los técnicos, abren perspectivas favorables para la explotación del carbón magallánico como combustible.

Por otra parte, también las calizas y mármoles encuentran en la región un extenso desarrollo en la isla Guarello (archipiélago Madre de Dios). La planta allí existente concurre al abastecimiento de Huachipato, donde la caliza es indispensable para la fabricación del acero.

La prospección minera en la región de Aysén está lejos de completarse. Yacimientos de plomo y zinc se explotan al norte del lago General Carrera y su producción se embarca por Puerto Cristal en la margen norte de dicho lago para seguir por la vía terrestre argentina hasta puerto Deseado en el Atlántico.

La actividad maderera es también importante. En el siglo pasado se explotó como leña y combustible y su mercado de consumo se centró en Punta Arenas y en la vasta zona de la Patagonia argentina. Para allá se exporta y comercia el roble, el coigüe y la lenga.

Finalmente, la actividad pesquera y la caza contribuyeron al progreso de la zona en la época pionera y favorecieron la colonización magallánica. Principal papel ha desempeñado la industria ballenera. La Sociedad Ballenera Magallanes inició un lucrativo comercio de exportación de los productos derivados de la industria y extendió su campo de acción hacia las Shetlands y Tierra de Graham.

La caza de la ballena está muy limitada por acuerdos internacionales que tienden a evitar la extinción de este cetáceo. La caza de lobos marinos, de focas y nutrias proporcionaa la materia prima para las pieles de alto valor.

A. Importancia económica determinante de las zonas extremas.

Todo lo expuesto hasta aquí tiene la finalidad de demostrar la importancia económica determinante de las zonas extremas (Norte Grande y regiones de Aysén y Magallanes) por su aporte considerable y decisivo en la economía nacional y por las vinculaciones comerciales y de complementación con Argentina. Hay una contradicción manifiesta entre el potencial económico extraordinario de estas dos regiones, por una parte y, por la otra, un estado demográfico muy bajo, que exhibe una densidad mínima, de 2,4 por km.2 en Chiloé y Aysén y 0,69 por km.2 en Magallanes, con un desarrollo demográfico lento.

Estas dos regiones extremas, por lo ya dicho, han sostenido en gran proporción el gasto público; sin embargo, pueden caer en un aislamiento peligroso, si se las abandona. Argentina vería con buenos ojos esta previsible situación, en el caso del extremo austral. Bolivia y Perú acogerían con satisfacción que el abandono nuestro facilitara la reivindicación de tierras que fueron suyas. Felizmente, algunos gobernantes chilenos se han preocupado seriamente en disminuir este aislamiento. Menciono las administraciones de los Presidentes Pedro Montt, Carlos Ibáñez y la actual.

Tengamos presente que el Norte Grande fue incorporado a nuestra soberanía después de la Guerra del Pacífico. En el curso de los cien años transcurridos, esta región ha sentido los efectos del aislamiento por las precarias condiciones y el descuido de algunos gobiernos. Para acercar físicamente los extremos al centro del país, se han realizado importantes obras viales. El Presidente don Pedro Montt (1906-1910) luchó por la construcción del ferrocarril longitudinal norte. El debate en las Cámaras fue exhaustivo y el proyecto

fue aprobado. El ferrocarril quedó construido hasta Pueblo Hundido, en Atacama, en 1915; después hasta Pintados y el tramo Pintados-Iquique se terminó en 1923-25. Es una vía lenta y difícil por la topografía del terreno; pero, mientras no existió la vía aérea, cumplió el fin de acercar el extremo norte al centro del país, ya que la vía marítima (única utilizable) resultaba insuficiente. El longitudinal norte, de La Calera a Iquique fue, en consecuencia, la vía complementaria de la marítima, hasta que las vías aéreas la han dejado prácticamente en desuso. Demorar 5 días por tierra hasta Iquique y no más de 4 horas por aire, es suficiente para explicar por qué la competencia es imposible.

Honra al Presidente Montt su previsora preocupación, años 1903 y 1909, cuando aun no se vislumbraba la posibilidad de las rutas aéreas.

El General Ibáñez en su segunda administración creó la zona aduanera libre, mal llamada "puerto libre de Arica", al iniciar su administración y en 1958 dictó la ley que creó la Junta de Adelanto de Arica. Mucha resistencia tuvo el experimento de la zona libre aduanera, pero hay un hecho cierto: de 18 mil habitantes en 1952, Arica en pocos años sobrepasó los 80 mil y hoy es una ciudad floreciente, centro comercial, industrial y turístico, como corresponde a una ciudad fronteriza. Otra ley estableció la zona franca industrial para los departamentos de Iquique y Pisagua, con el fin de contribuir a la prosperidad de esa decaída región. Finalmente, una ley de frontera libre alimenticia autorizó la importación de leche fresca, mantequilla, aceite comestible, frutas frescas, carne de vacuno frigorizada, etc. para terminar con la escasez agobiante en las provincias de Tarapacá y Antofagasta de éstos y otros alimentos.

Para la Zona Austral, otra ley de 1955 estableció el régimen libre aduanero para Magallanes, Aysén y Chiloé, que aceleró la actividad comercial especialmente en Punta Arenas.

El actual gobierno ha dado vida a la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) con extensión a Arica, también con el propósito de vitalizar las actividades de la Primera Región.

Toda esta legislación demuestra que hay gobiernos en nuestro país que tienen preocupaciones preferentes por nuestras zonas extremas, porque tienen conciencia de la trascendencia geopolítica que tienen.

B. Aspectos geopolíticos de las zonas extremas.

La posición geográfica de Arica en el extremo norte de nuestra larga cinta territorial, representa un punto de atracción o centro de confluencia de los intereses de los tres países que allí cruzan y entrelazan sus economías. Ellos son: Chile (su zona norte, el llamado Norte Grande), Perú (su zona sur, especialmente Tacna y región circundante) y Bolivia (el altiplano, principalmente la zona que encabeza La Paz, su capital).

Arica, puerta de entrada y salida de toda esta región enlazada por estos tres países, no podrá tener retrocesos, sino avances. Agréguese el papel que puede representar este puerto, cuando el camino a la frontera boliviana, actualmente concluido hasta Putre, se enlace con la red caminera boliviana que une a La Paz con Cochabamba y Santa Cruz hasta tocar con el interior de América para servir al comercio norteño argentino, paraguayo y brasileño. Arica en el Pacífico quedará unido al puerto de Santos en el Atlántico, lo que significará vincular el poderoso centro industrial y comercial de Sao Paulo, principal polo de atracción del sur brasileño, con el otro polo de atracción que tendrá en el puerto de Arica su puerta al Pacífico.

Antofagasta es el otro punto crucial, como en el caso de Arica, punto de confluencia de los intereses bolivianos, argentinos (de la región salteña, riojana y catamarqueña) y el Paraguay, país al cual el nuestro le ha otorgado derechos y franquicias en este puerto. El Gran Chaco boliviano y paraguayo tendrá su salida natural por este puerto, utilizando el ferrocarril de Salta a Antofagasta y la carretera que sigue la misma ruta. La provincia de Salta (Argentina) tiene también su salida natural por Antofagasta y utiliza las mismas vías anteriores para transportar a Chile ganado en pie y frutas de la región.

En los aspectos geopolíticos del extremo austral, vuelve la importancia del Estrecho de Magallanes y paso de Drake. Tierra del Fuego, Dawson, Hoste y Navarino e islas adyacentes, en especial Picton, Lenox y Nueva, son los centinelas entre dos océanos, verdaderos "gibraltares" en los pasos marítimos australes. Hay allí puertos terminales, comenzando por el de más importancia, Punta Arenas, siguiendo con Porvenir, Puerto Percy, Puerto Natales, Isla Guarello, Caleta Clarence, Puerto Sara, etc.

C. La frontera chilenoargentina desde la III Región a la X Región, frente al imperativo geográfico de salida comercial de las Provincias andinas argentinas.

La forma tan característica de nuestro territorio determina otro aspecto geográfico, de orden económico y político. Se trata de la zona comprendida en paralelo 27º y el 41º lat. sur que deslinda en toda su longitud con Argentina.

La faja territorial de Chile Continental está situada en el extremo suroeste América del Sur. La mezquindad del ancho de esta faja coloca al país vecino a menos de 200 kilómetros de la costa chilena. A la inversa, las provincias andinas argentinas quedan a más de mil kilómetros del litoral atlántico. Por un determinismo geográfico, las provincias argentinas adosadas al macizo andino, tienen, por consiguiente, su salida natural hacia el Pacífico.

Expliquemos bien este fenómeno. Argentina exhibe en el mapa una extensa zona recostada a lo largo de la vertiente oriental de los Andes. En esta vasta zona interior, hay ciudades y centros productores que están distanciados de la costa atlántica, en línea recta, unos mil kilómetros; y las de más al norte, a más de 1.600 kms. en línea diagonal.

La salida al mar de Argentina en su zona norte y noroeste está cerrada por el oriente por la interferencia de dos países: Brasil meridional y Uruguay. Las únicas salidas que tiene todo ese territorio son exclusivamente salidas fluviales: los ríos Uruguay y Paraná que desembocan en el estuario del Plata. Las carreteras y ferrocarriles que ha construido el hombre, siguen la natural pendiente señalada por la corriente en descenso de los ríos. Y todos, o sea, las vías fluviales, las vías férreas y los caminos convergen a la boca natural que tiene Argentina, la única puerta natural: el estuario del río de la Plata, donde se encuentra el puerto de Buenos Aires.

Fuera de este puerto, Argentina no tiene otros, porque Bahía Blanca está a 600 kilómetros más al sur y no puede ser aprovechado por las regiones argentinas del norte y centro, dada la enorme distancia que media entre ellas y ese puerto. Lo mismo cabe decir con los puertos patagónicos de más al sur, tales como Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado y Río Gallegos, que están a distancias superiores a mil kilómetros de la cuenca del Plata. Nos encontramos entonces con el serio problema del puerto de Buenos Aires, al servicio de todo el norte y centro de Argentina. Los puertos fluviales del río Paraná (Rosario, Santa Fe, Corrientes) son limitados e insuficientes. Buenos Aires es, pues, el único puerto para la atención de su comercio exterior. Se produce el atochamiento de las mercaderías que el país exporta, sobre todo sus productos agropecuarios y por allí se internan también casi todas las mercaderías que el país importa.

Hay, por consiguiente, un problema fatal para aquellas provincias, el llamado "mediterráneo argentino". Me refiero de sur a norte, a las provincias de Cuyo, capital Mendoza, San Juan, Catamarca, La Rioja, en cierto modo Tucumán, Salta y Jujuy.

Recíprocamente, quien haya estudiado la geogra-

Carretera Longitudinal Sur.

fía de Chile, tiene que convenir en que el "interland" de los puertos chilenos no puede detenerse en el muro cordillerano, menos ahora en que ha progresado el sistema vial chilenoargentino. El "interland" del puerto de Valparaíso, por ejemplo, traspasa la cordillera; no está constituido sólo por las Provincias de Valparaíso y Aconcagua, sigue al otro lado de la cordillera, en la Provincia de Cuyo o Mendoza. Los habitantes de Cuyo, principalmente los mendocinos, invocan la divisa: "Valparaíso, puerto natural de Cuyo"; y no lo dicen con malas o sospechosas intenciones, sino con fundamentos económicos; les es más fácil transmontar la cordillera y utilizar a Valparaíso para su comercio exterior, que sería para nosotros "comercio de tránsito", que estaría perfectamente aclarado en un convenio o tratado entre los dos países.

Tan sabia fue la administración española que, hasta el año 1778, año en que se creó el Virreinato del Plata, Cuyo dependía de las autoridades del Reyno de Chile, que pasó a tener la categoría de Capitanía General desde el mencionado año. En esta oportunidad los gobernantes españoles perdieron su sabiduría y cometieron el error imperdonable de separar de Chile a la región de Cuyo, integrándola al nuevo Virreinato. Desde entonces existe el problema que estamos considerando y que ahora nos preocupa. Geográficamente, prescindiendo del obstáculo del macizo andino, ya en parte superado, Mendoza pertenece al área del Pacífico; pero, políticamente, quedó vinculado al Estado argentino.

Algo semejante ocurre con San Juan, que utiliza la ruta a la Serena y Coquimbo por el paso cordillerano de Aguas Negras; la Rioja y Catamarca con relación a los puertos de Caldera, Chañaral y Taltal; la rica re-

gión de Salta respecto de Antofagasta. Más al norte, ya no son estas provincias argentinas, sino el altiplano boliviano, que busca salir también por Antofagasta, Iquique y Arica, si bien esta aspiración tiene el carácter político de la reivindicación del pretendido litoral boliviano.

En resumen, todos los puertos chilenos, no sólo los nombrados, sino también Constitución, Talcahuano y Puerto Montt, tienen una zona de atracción o "interland" que transpone la cordillera. La tierra cuyana meridional, con el rico centro ganadero de Malargüe, tiene salida a Talca y puerto de Constitución, por el paso del Planchón; y así es más al sur. Convengamos en que muchos de nuestros puertos llevan una vida lánguida, anémica, disminuida, porque sus servicios portuarios están limitados a la parte chilena y nunca tendrán un progreso ascendente si no amplían su servicio a las provincias interiores argentinas.

D. Políticos y escritores argentinos plantean la situación.

Escritores y políticos argentinos limitan el problema a lo que realmente es: a un acuerdo chilenoargentino de orden económico o comercial, traducido en un tratado bilateral que establezca las condiciones en que nuestros puertos puedan servir el intercambio de esas provincias con el exterior y que signifique un provecho mutuo y recíproco para los dos países.

Don Juan Alvarez, quien fuera Procurador General de la República Argentina, escribió un interesante libro en 1936. Su título es: "Las Guerras Civiles Argentinas y el problema de Buenos Aires en la República". En sus páginas, sumamente interesantes, atribuye justamente a fenómenos de carácter geográfico, más que todo y también económicos, las razones de las terribles guerras civiles que diezmaron la población y mancharon de sangre el territorio de la república vecina.

El libro trae un prólogo de un historiador chileno que se radicó en Argentina, don Narciso Binayán. Este prólogo se publicó en un folleto con el sugerente título, "La República Argentina, "interland" del puerto de Buenos Aires", título que es toda una definición del problema. Sencillamente trata de probar que la República Argentina, íntegra, no tiene más puerto de salida o de entrada que el de Buenos Aires. Cita opiniones en apoyo de su tesis, entre las cuales me interesa consignar la de don Hipólito Irigoyen, dos veces Presidente de la Nación. Irigoyen escribió estas palabras:

"Las provincias del norte y centro han carecido de una amplia puerta de salida, con un ferrocarril de capacidad y suficiencia económica hacia los inmediatos puertos del Pacífico; rumbo determinado por la naturaleza misma y ruta preestablecida por el tráfico histórico para el intercambio de nuestras regiones del norte, que el más rudimentario conocimiento de la geografía de esta parte de América imponía al sentido común. Han sido, pues, aquéllas y no otras, las causas verdaderas del por qué nuestro extenso país ha conservado hasta nuestros días, en su estructura externa, la forma primitiva del solar colonial: un frente, el del Atlántico y una sola gran puerta externa, Buenos Aires, con un larguísimo fondo, que llega hasta las proximidades del Pacífico y del Amazonas, sin salida alguna hacia ellas, en cuanto a tráfico comercial se refiere y, desde cuya vecindad, las provincias de Salta y Jujuy, situadas a 700 kms. del Pacífico, se ven obligadas, para exportar sus productos, a hacerlos recorrer 1.600 kms. de ferrocarril, a través de zonas de producción similar, con fletes casi prohibitivos, en demanda de los mismos mercados de venta de los productos del litoral".

A continuación, Irigoyen afirma perentoriamente que "no debe demorarse por más tiempo la construcción de un ferrocarril que, ascendiendo sin cremalleras ni grandes dificultades económicas las mesetas andinas del norte hasta la frontera de Chile, aproxime aquellas provincias por Haytiquina, al puerto de Antofagasta sobre el Pacífico".

Esto escribía y afirmaba Irigoyen antes de la construcción del actual ferrocarril de Antofagasta a Salta. Interferencias de todo orden no han permitido dar solución definitiva al problema del confinamiento de las provincias del Noroeste argentino, especialmente de Jujuy y Salta. La propia naturaleza con sus alteraciones atmosféricas interrumpe su normal funcionamiento. Otras veces son las autoridades las que interfieren. Han sucedido casos, como en la crisis de 1978, en que el gobierno argentino cerró las fronteras por varios meses; otros, en que no dejaron pasar camiones fabricados en Brasil y otros vehículos por estimarlos bélicos.

E. Lo que debe ser nuestro mar.

Salvador Reyes, gran escritor que admiró la vida marítima, dice de nuestro mar:

"A pesar del progreso que ha facilitado las grandes travesías marítimas, los pueblos han seguido siendo influidos por la ley primitiva: la de navegar para alcanzar costas próximas. Por eso aquellos situados frente a las más vastas extensiones oceáni-

cas son los que menos
marítimo.
Es el caso de Chile. N
balcón abierto de par e
cífico; 2.000 millas nos
polinésica más cercana
dez no atrae más que a
cio de la langosta es lim
mo en San Félix y San A
Nuestro balcón abierto
punto de vista sobre el
a fuertes vientos durante
estuarios y puertos abrig
de Chile es cruel.
Las aguas tranquilas de
de caletas, islas y ensena
lufes una raza de navega
jamás de su primitivismo
Los changos habitaron
Atacama. Raras son all
mar es duro y los viento
Pero los changos fueron
necesidad de buscar alim
esterilidad del suelo. . .
del norte chileno emigró
ta desaparecer casi por
20 años.
Aparte estas dos razas
que el chilote es el únic
marítimo de Chile, por
al comienzo: la necesida
rras vecinas. . . En la ofi
nes de nuestra marina e
de un alto porcentaje de
En la mayor parte de n
ha mantenido ajeno al n
tadas: la inmensidad s
abrupto de la costa. . .
Apenas el país tuvo co
so, nuestros próceres co
principal de la lucha que
futura grandeza, era el
con nitidez cuando Blan
su insignia en la fragata
Pacífico conquistado po
dó definitivamente la I
habría obtenido jamás s
tro".
En este punto Salvador
ma: "el dominio del mar
está plenamente comprobad
Chile. En la Patria Vieja
Pacífico sur era mar españo

cas son los que menos han desarrollado espíritu marítimo.

Es el caso de Chile. Nuestro largo litoral es un balcón abierto de par en par hacia el enorme Pacífico; 2.000 millas nos separan de Pascua, la isla polinésica más cercana a nosotros; Juan Fernández no atrae más que a escasos turistas; el comercio de la langosta es limitado, tanto en esa isla como en San Félix y San Ambrosio.

Nuestro balcón abierto ofrece un incomparable punto de vista sobre el Pacífico, pero nos expone a fuertes vientos durante casi todo el año. Nuestros estuarios y puertos abrigados son escasos. El mar de Chile es cruel.

Las aguas tranquilas de los canales, la abundancia de caletas, islas y ensenadas, hicieron de los alacalufes una raza de navegantes, la cual no ha salido jamás de su primitivismo ancestral.

Los changos habitaron el litoral del desierto de Atacama. Raras son allá las caletas abrigadas, el mar es duro y los vientos con frecuencia temibles. Pero los changos fueron impulsados al mar por la necesidad de buscar alimento en la pesca, dada la esterilidad del suelo. . . Esta única raza marítima del norte chileno emigró y se ha ido diluyendo hasta desaparecer casi por completo desde hace unos 20 años.

Aparte estas dos razas aborígenes, puede decirse que el chilote es el único pueblo específicamente marítimo de Chile, por las razones que anotamos al comienzo: la necesidad de comunicarse con tierras vecinas. . . En la oficialidad y en las tripulaciones de nuestra marina es tradicional la existencia de un alto porcentaje de chilenos.

En la mayor parte de nuestro litoral el hombre se ha mantenido ajeno al mar por las razones ya anotadas: la inmensidad solitaria del Pacífico y lo abrupto de la costa. . .

Apenas el país tuvo conciencia nacional e impulso, nuestros próceres comprendieron que la llave principal de la lucha que iban a emprender y de la futura grandeza, era el mar. La victoria se perfiló con nitidez cuando Blanco Encalada zarpó izando su insignia en la fragata **O'Higgins**. El dominio del Pacífico conquistado por Lord Cochrane consolidó definitivamente la Independencia. Esta no se habría obtenido jamás sin que el mar fuera nuestro".

En este punto Salvador Reyes expresa que el axioma: "el dominio del mar hace a Chile invencible", está plenamente comprobado en la historia naval de Chile. En la Patria Vieja quedó demostrado que el Pacífico sur era mar español y, gracias a esas circunstancias, pudo el Virrey preparar los elementos para las expediciones que combatieron con los patriotas hasta el desastre de Rancagua. En la Patria Nueva, O'Higgins comprendió que para arrebatar el dominio del mar al español, era necesario organizar una escuadra nacional y este fue el hecho capital de su gobierno. Como dice Salvador Reyes, desde que Lord Cochrane tomó el mando de la naciente escuadra, su acción tuvo una meta: asegurar el dominio del mar para Chile. 1838-39, 1865, 1879 son los años iniciales de las tres guerras de Chile en el siglo pasado y en las tres, el mar fue el escenario de acciones navales de importancia, sobre todo en la Guerra del Pacífico. Sin el dominio del mar no podían emprenderse las campañas terrestres que aseguraron la victoria.

Salvador Reyes tiene al respecto el siguiente comentario:

> "Hoy llegamos a igual conclusión si analizamos nuestras posibilidades en un conflicto armado. Para esa eventualidad, por eficientes que fueran nuestras fuerzas de tierra y aire, resultarían ineficaces sin la posesión de una Armada capaz de mantener el control de nuestro mar.
>
> El amor por el mar se halla fortalecido por el recuerdo de nuestras glorias navales. Ese amor instintivo de la raza se justifica porque nuestro mar es bello y aun porque es más lógico hablar de los mares de Chile que del mar de Chile. Las aguas que bañan nuestras costas ofrecen la variedad que les impone el comenzar en los 18º 29' de latitud sur para terminar más o menos en los 74º, es decir, donde encuentran el casquete polar antártico. Sufren pues las influencias del clima subtropical de Arica, pasando por todas las gamas, hasta la del clima glacial. Temperatura, color, densidad, salinidad, todas las características cambian a medida que asciende o se sube por esta prodigiosa escala de paralelos que abarca nuestra geografía".

Por su parte Benjamín Subercaseaux, en su atrayente libro, "Chile o una loca geografía" expone que "en una superficie de 750 kms.2, Chile extiende su territorio frente al mar como una ofrenda muda. Dando las espaldas a la América, alejado de toda vía comercial que lo haga volver su mirada hacia Europa, se ha quedado ahí, contemplando el océano infinito, como si en él hubiera perdido algo que en otros tiempos y, aún ahora, le fuera vital". Agrega que "la verdad es que sería preciso recorrer la mitad del globo si queremos toparnos con alguna tierra habitable, más allá del mar". Pone como ejemplo una navegación desde Valparaíso al oeste, pasaríamos las islas Juan Fernández sin verlas. Después de tres semanas estaríamos a la

altura de Pascua sin sospechar siquiera su presencia. Más allá serían semanas y semanas de mar y cielo para llegar a algunas islas de la Oceanía, o bien, en el extremo norte de Nueva Zelandia. Nos advierte que "si la deriva nos hubiera torcido el rumbo, transcurrirían dos semanas más hasta toparnos con la costa de Australia, un poco al norte de Sydney". Poco después Subercaseaux comenta:

> "En Chile vivimos ese aislamiento y no porque lo hayamos buscado con el spleen de una lady romántica. Además del mar inexorable tenemos, por el este, una tremenda muralla granítica que sólo deja algunos boquetes por donde cruzan, penosamente, el ferrocarril transandino, en la parte central, los contrabandos de ganado más al sur. . . . En los fiordos australes, es el mar quien perfora los últimos restos de los Andes y se avanza hasta bañar, casi, la frontera argentina. . ."

Sobre la inmensidad del Pacífico, que tanto impresiona a estos autores, damos las siguientes cifras concretas para que apreciemos la verdad de este hecho geográfico: San Francisco a Wladivostock, 3.060 millas (5.000 kms.) San Francisco a Australia (costa oriental), 6.480 millas (10.500 kms.); Valparaíso-Wladivostock, 8.370 millas (13.400 kms.); Valparaíso-Sidney, 6.280 millas (10.000 kms.); Valparaíso-San Frco. 5.140 millas (8.300 kms.) y Punta Arenas a costa sur de Australia (por el polo sur), 5.040 millas (8.000 kilómetros).

F. Chile en el Pacífico.

Este Mar del Sur, descubierto a los ojos de Europa en 1513 por Balboa, desde el itsmo de Panamá y redescubierto por Magallanes en 1520, al surcar el paso marítimo del estrecho que inmortaliza su nombre, es hoy un tema preferente. Sólo voy a referirme a algunas afirmaciones referentes a Chile y al Océano Pacífico.

Los numerosos textos sobre Geopolítica mencionan lo que dijo Haushofer en 1908 :

> "Un espacio gigantesco se está extendiendo ante nuestros ojos, con fuerzas que fluyen a él, las cuàles, fríamente objetivas, esperan el alba de la era del Pacífico, sucesor de la vieja etapa del Atlántico y la caduca del Mediterráneo".

Otro autor, Hans Weingart coincide con este juicio al decir que "el Pacífico, como esfera de poder, está despertando lentamente a la conciencia de ser la unidad de mayores espacios terrestres y marítimos".

El Presidente Teodoro Roosevelt, influenciado por estos juicios, no vaciló en referirse "a los recursos declinantes de la era del Atlántico y la aurora del Pacífico". En opinión del General Ramón Cañas Montalva "la lucha de atracción hacia la totalidad de la cuenca del Pacífico, toma un carácter múltiple e incontrarrestable, originando que el epicentro del Universo se derive hacia ella, lo que convierte al Océano Pacífico, en el océano de las rutas marítimas y aéreas más importantes; y a los continentes y países que baña, en el gi gantesco anfiteatro en que se gestan acontecimientos de relieve mundial".

Ricardo Latcham en su estudio intitulado "Chile, potencia marítima del sur Pacífico", sostiene que en esta etapa del desarrollo creciente del Océano Pacífico, "Chile es el más antártico de los países del orbe y debe asumir su responsabilidad continental en el sur Pacífico".

Con todo este acervo del pensamiento geopolítico, los argentinos que cultivan esta disciplina, concluyen que deben disputar a Chile el dominio de las islas australes para tener la llave que controla los pasos marítimos entre los dos océanos y que asegura la proyección territorial hacia la Antártica, donde los dos países han determinado espacios que se superponen casi totalmente. Como corolario del control de la navegación marítima y aérea en la zona de Tierra del Fuego, Cabo de Hornos y archipiélagos adyacentes, pretenden también la libre navegación en las aguas interiores de los canales fueguinos.

Los cultores de la Geopolítica en Chile –gracias a Dios, también los hay–, están de acuerdo en la afirmación del desplazamiento al Pacífico del centro de gravedad de la actividad mundial y formulan parecidas afirmaciones a las de los argentinos, pero volcadas hacia el interés chileno. Podemos resumirlas en lo siguiente:

1) Chile tiene una situación absolutamente privilegiada: extenso litoral y ubicación especialísima en el Pacífico; es "señor y atalaya de rutas marítimas y aéreas de marcadísima importancia".
2) Chile, por el imperativo geográfico de su posición privilegiada, debe convertirse en uno de los puntos neurálgicos de mayor significación en la estrategia mundial. El estrecho de Magallanes, el Cabo de Hornos y el Mar de Drake –entre otros– serán los sucesores de Gibraltar, Suez, Málaga, etc.
3) Chile tiene puntos claves en su extenso litoral y debe extender su radio de acción marítima para dominar los centros vitales de las grandes rutas marítimas.
4) Los autores chilenos recomiendan una urgente política económica, centrada en el Pacífico, que tienda a la creación de una potencia del Pacífico sur antártico. Chile puede ser esta potencia por su excepcional ubi-

Vista aérea de la Base O'Higgins

cación con más de 8 mil kil
borde oriental de la cuenca
mos citado el juicio de Ricar
5) Inversa era la situación q
de este siglo. Argentina, que
en situación privilegiada ant
en cambio, daba la espalda a
tancia y sólo disponía de la
paraíso por el Pacífico y Est
salir al Atlántico y seguir a E
con dos continentes al frente
tros de distancia, con países
subdesarrollados, hoy conve
Pacífico; China continental,
wan, Indonesia, Malasia, Fil
Nueva Zelandia, Australia.

La Geopolítica es una dis
n a la categoría de ciencia,

tico y la aurora del Pacífi-
al Ramón Cañas Montalva
a la totalidad de la cuenca
er múltiple e incontrarres-
centro del Universo se de-
rte al Océano Pacífico, en
timas y aéreas más impor-
y países que baña, en el gi
se gestan acontecimientos

estudio intitulado "Chile,
Pacífico", sostiene que en
ciente del Océano Pacífi-
ico de los países del orbe
bilidad continental en el

pensamiento geopolítico,
esta disciplina, concluyen
e el dominio de las islas
e que controla los pasos
anos y que asegura la pro-
Antártica, donde los dos
acios que se superponen
ario del control de la na-
en la zona de Tierra del
archipiélagos adyacentes,
navegación en las aguas
uinos.
olítica en Chile –gracias
están de acuerdo en la
nto al Pacífico del cen-
dad mundial y formulan
de los argentinos, pero
eno. Podemos resumirlas

absolutamente privilegia-
ón especialísima en el Pa-
rutas marítimas y aéreas
.
eográfico de su posición
e en uno de los puntos
icación en la estrategia
allanes, el Cabo de Hor-
otros– serán los suceso-
, etc.
n su extenso litoral y de-
n marítima para dominar
es rutas marítimas.
miendan una urgente po-
el Pacífico, que tienda a
el Pacífico sur antártico.
por su excepcional ubi-

Vista aérea de la Base O'Higgins

cación con más de 8 mil kilómetros de longitud en el borde oriental de la cuenca oceánica del Pacífico. Hemos citado el juicio de Ricardo Latcham al respecto.
5) Inversa era la situación que existió hasta principios de este siglo. Argentina, que mira al Atlántico, estaba en situación privilegiada ante el Viejo Mundo. Chile, en cambio, daba la espalda al Atlántico, a mucha distancia y sólo disponía de la ruta marítima desde Valparaíso por el Pacífico y Estrecho de Magallanes, para salir al Atlántico y seguir a Europa. Miraba al Pacífico con dos continentes al frente suyo, a miles de kilómetros de distancia, con países casi todos coloniales y subdesarrollados, hoy convertidos en potencias del Pacífico; China continental, Japón, Formosa o Taiwan, Indonesia, Malasia, Filipinas, islas polinésicas, Nueva Zelandia, Australia.

La Geopolítica es una disciplina que algunos elevan a la categoría de ciencia, pero otros la consideran como un conjunto de conclusiones derivadas de la geografía y de la ciencia política. Yo me inclino por esta segunda interpretación. En este caso pueden concebirse muchas conclusiones tentadoras, para ser aplicadas en un plan de política internacional orientada a engrandecer las Patrias, ampliando el espacio –el lebenstraum– el espacio vital de Ratzel, el espacio marítimo, terrestre y aéreo que da mayor poderío. Este es el pensamiento que orienta la conducta argentina. Es un pensamiento perturbador, porque son dos países que pueden complementarse honorablemente.

En el caso de Chile y Argentina las posiciones geopolíticas se repelen: una (Argentina), que presiona por expandirse a costa del vecino y la otra (Chile), que se defiende para evitar el despojo, porque la debilidad de hacer concesiones nos ha significado disminuir, considerable y peligrosamente, nuestro espacio

territorial. Planteadas así las cosas, la conclusión no puede ser optimista.

Señoras y señores:

Alonso de Ercilla, mediando el siglo XVI, hizo la descripción de Chile en estas dos octavas reales:

"Es Chile norte sur de gran longura,
costa del nuevo mar, del sur, llamado;
tendrá del este a oeste de angostura
cien millas, por lo más ancho tomado;
bajo del polo antártico en altura
de veintisiete grados, prolongado
hasta do el mar océano y chileno
mezclan sus aguas por angosto seno.
Y estos dos anchos mares que pretenden,
pasando de sus términos juntarse
baten las rocas y sus olas tienden,
mas les es impedido el allegarse;
por esta parte al fin la tierra hienden
y pueden por aquí comunicarse:
Magallanes, Señor, fue el primer hombre
que, abriendo este camino, le dio nombre."

Aquí está elocuentemente expresado el escenario fascinante y magnífico de este extremo austral de nuestra tierra: "dos anchos mares que pretenden pasando de sus términos, juntarse" y que "por esta parte al fin la tierra hienden y pueden por aquí comunicarse"; "Magallanes, Señor, fue el primer hombre que, abriendo este camino, le dio nombre".

Tenemos el orgullo de ser los dueños y soberanos de esta tierra, que ha inspirado a poetas y escritores. Esta es la tierra que el pueblo de Chile, cargado con la tradición gloriosa de sus héroes de todos los tiempos, habrá de defender, altivo, en un marco de unidad nacional invencible.

Coles
Espe